
ANIZZA

SOBRE EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

IV

7) ALGUNAS IDEAS BELGAS PARA LA ORGANIZACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

El gobierno belga se ha visto en la obligación de encarar el problema de la organización de los servicios de transporte de pasajeros en Bruselas y en la provincia de Bruselas, que cuenta con una población de 800.000 habitantes. La población de Bruselas forma parte de la Sociedad Anónima "Les tramways Brusseles" que tiene el monopolio de los servicios de transporte a plazo de la concesión. Una parte de los fondos de material rodante, vías férreas, instalaciones eléctricas, etc., están en el dominio de la Sociedad Anónima de concesión, al dominio del Poder Público. Otra parte de los fondos de material rodante, vías férreas, instalaciones eléctricas, etc.—queto perteneciente a la concesión—está en el dominio de la Sociedad Anónima de concesión, al dominio del Poder Público. Otra parte de los fondos de material rodante, vías férreas, instalaciones eléctricas, etc.—queto perteneciente a la concesión—está en el dominio de la Sociedad Anónima de concesión, al dominio del Poder Público. Otra parte de los fondos de material rodante, vías férreas, instalaciones eléctricas, etc.—queto perteneciente a la concesión—está en el dominio de la Sociedad Anónima de concesión, al dominio del Poder Público.

b) Se establece que el respeto del Interés Público, que implica el cumplimiento de las obligaciones de servicio, exige la explotación de prever que la explotación de los servicios se haga en condiciones económicas tales que el contribuyente no presuponga un sacrificio excesivo de sus facultades, así como una explotación industrial permitiría evaluar. El Interés Público exige no solamente que el servicio se realice con un contenido económico suficiente, sino que la gestión sea tan poco costosa como sea posible, para que el contribuyente no sufra un sub-vención el contribuyente sea elevado a pagar parte del peso que normalmente incumbe al contribuyente.

una tarifa demasiado elevada. Los representantes de los Poderes Públicos y de los intereses privados afirman que uno de los principales motivos del curso de que sería absurdo privarse por razones ideológicas.

La explotación debe realizarse sobre bases industriales en interés del público mismo. Para asegurar la explotación de los recursos naturales, se necesita una completa autonomía de gestión, y al sector privado, en los límites rigurosamente trazados por la ley y los estatutos de los poderes públicos, se le debe dar la industrial propiamente dicha.

El interés del público debe estar asegurado económicamente por técnicas más modernas y al costo más bajo. Para obtener establecido es necesario mostrar a la población la influencia de la explotación de los recursos mineralmente industrial. El precio de los transportes debe ser fijado en función de la explotación de los recursos mineralmente industrial y dar una justa remuneración a los camiones de transporte.

El Estado puede encontrar el curso financiero e industrial del sector privado.

En conclusiones, finalmente, que es contrario a la esencia misma del proyecto de ley hacer posibles, de manera que existan, las pérdidas de la explotación permanente y cuya pérdidas serán al fin de cuentas, de cargo de los Poderes Públicos.

Los representantes de los Poderes Públicos y de los economistas de la organización proyectada por el sector privado, en la explotación de los recursos minerales de la ciudad de Bruselas porque constituye un problema de la ciudad de Bruselas y una clara prevención contra las instalaciones y una

Montevideo, con una población de 500 600 habitantes y un movimiento anual,—la cifra corrección hecha en 1950—de 150 000 personas, posee para el transporte de los menores unos mil donkeys, 1000 autobuses, y 300, también aproximadamente, para los mayores. Además, algunos de los autobuses-paseo, que en Montevideo son los más bellos, pertenecen a particulares. En el año 1950 los autobuses que agrupa la Compañía Nacional de Transportes, S. A., transportaron 1 200 000 pasajeros, los tranvías 120 397 760 y los taxis 1 000 000. En consecuencia, el transporte colectivo en Montevideo es el más importante de los medios de transportes colectivos que se nos hemos referido precedentemente,—todas las cifras son de 1950—y el más importante movimiento comercial, industrial y turístico de la ciudad. En consecuencia, el transporte colectivo que había alcanzado Montevideo en materia de transporte colectivo, en el mundo, en 1950, era el más importante y el más desarrollado en espíritu de empresa de los propietarios de omnibus en el mundo.

Portes Colectivos, eficientemente recuadros hace muy pocos años por las autoridades portuguesas, que en las grandes ciudades europeas, — con contadas excepciones — hace apenas unos años que han empezado a implantar. Y así, en nuestra capital, a pesar de la implantación de trolley-buses, Montevideo no tiene más que en los años 1927 y 1928 una flota de más de quince autobuses y en los años 1933 y 1934, con el consiguiente aumento de las necesidades de implantación y sustituciones operadas en el material rodante llega a poseer un servicio de autobuses que cubre la eficientemente el transporte colectivo, y la calidad y capacidad de los vehículos empleados, el funcionamiento, la economía, la posición de vanguardia en materia de transportes colectivos, el confort, el mejor y más económico de los sistemas de transporte, y, finalmente, la seguridad del servicio.

Así, como en las ciudades europeas, en Montevideo no sólo no ha podido ser mantenida en los últimos años por obra de las autoridades, sino que ha podido llevar a cabo los programas de renovación, ampliación y sustitución de la flota, que la Cúcuta se propone y ofreció realizar con el fin de dar cumplimiento a las necesidades de transporte colectivo y las necesidades de la ciudad.

Esperemos que, superadas estas últimas etapas de las grandes ciudades europeas, lleguemos a tener para que Montevideo pueda reconstituir, nuevamente, un servicio de transporte colectivo, que de transportes colectivos, coto que, en nuestro concepto, podrá hacerse en forma mucho más rápida y económica de lo que, consumiendo mucho, se ha hecho en Lisboa, Diciembre de 1951.

PAVANSKY, 31 (ANI). — Seré dado a conocer que, en la ciudad de Montevideo, en el momento de entrante, el escrutinio definitivo de Payxandá. Ya la oficina electoral y realizando unos extraordina- rios esfuerzos, pudo en un lapso de tiempo de 2110 votos observados, totalizó el estudio de esto, para dar a conocer los resultados de los votos de los interdepartamentales que suman 1.220 y que se presume llegarán al miércoles a Payxandá. Los votos de los interdepartamentales que suman 1.220 y que se presume llegarán al miércoles a Payxandá.

VOTOS OBSERVADOS.

CANELONES, 31 (ANI). — En la Junta Electoral finalizó la tarea del estudio de los votos observados departamentales, correspondientes al plebiscito Constitucional del 16 de diciembre. Fueron válidos 1.145 votos y anulados por distintas causas, 5.

Se está ahora a la espera de las urnas que continúan votos interdepartamentales, de ciudadanos inscriptos en este departamento, cuyo estudio será comenzado de inmediato.

